

تداعيات القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال اقتصادياً علي
الدول العربية المطلة علي البحر الأحمر
دراسة مقارنة

سعد الزروق الرشيد

تداعيات القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال اقتصادياً علي الدول العربية المطلة علي

البحر الأحمر

دراسة مقارنة

الأستاذ سعد الزروق الرشيد

باحث دكتوراه في العلوم السياسية

جامعة القاهرة: كلية الاقتصاد والعلوم

السياسية

تمهيد:

مما لا شك فيه إن ظاهرة القرصنة البحرية قبالة سواحل الصومال وفي خليج عدن تستنزف الاقتصاد العالمي بشكل بات غير محتمل وغير مقبول، ألا إن أعمال القرصنة وتهديداتها تنزل أكثر وطأة في الإطار الإقليمي المتماس والمحاذي للصومال ومنطقة القرن الأفريقي، ويمكن القول إن هجمات القراصنة الصوماليين أثرت بشكل أو بآخر وبصور متفاوتة في اقتصاديات الدول العربية المطلة علي البحر الأحمر، حيث تعتمد معظم دول المنطقة في تجارتها علي البحر الأحمر بشكل رئيسي، وإن نقطة التأثير الأولى ظهرت أثارها بشكل واضح في عقر دار القراصنة أنفسهم، أي في الصومال.

أولاً- طبيعة تهديدات القرصنة اقتصادياً:

إن عمليات القرصنة الحاصلة لها تأثير سلبي كبير علي اقتصاديات المنطقة، كما أنها تحدث في أحد أكثر الأماكن حساسية، وهو المكان الذي تعبر خلاله السفن المحملة بالنفط والبضائع من الشرق إلى الغرب، وهو ما يؤثر بشكل كبير علي الحركة الملاحية في المنطقة (١).

١- التأثير السلبي علي طرق الملاحة البحرية:

وما من شك أن البحر الأحمر يمثل أهمية بالنسبة للملاحة الدولية، وأي تعويق لعمليات الملاحة لأسباب بشرية أو طبيعية في ذلك الشريان الحساس سيتأثر بها مباشرة

(١) نائلة شرف، ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن والمحيط الهندي: الجذور والتقنيات والأفاق، (تحرير) محمد سيف حيدر في القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي التهديد والاستجابة، (صنعاء: مركز البحوث والمعلومات وكافة الأنباء سبأ، ٢٠٠٩). ص ٥٨.

معظم دول العالم التي تمر تجارتها عبر هذا البحر بحسبانه أقرب الطرق لنقل التجارة الدولية. فقد بلغ حجم عمليات القرصنة في الآونة الأخيرة أرقاماً مخيفة تجاوزت في عام واحد أكثر من ٦١ عملية، واحتجز القراصنة سفناً تحمل مؤن غذائية وإغاثة وإعانات دولية وأسلحة خفيفة وثقيلة، كما تجاوز عدد القراصنة ١١٠٠ شخص وهم في ازدياد مضطرد بسبب الكسب السريع الذي يجنونه من هذه العمليات ، وعليه فقد ألقت تلك العمليات بظلالها السلبية على الملاحة في البحر الأحمر، وتأثرت جراء المصالح الإستراتيجية للدول المطلة على البحر

الأحمر أم المتحكمة في منفذه الجنوبي عبر خليج عدن وباب المندب (اليمن وانصومال) أو من قبل (مصر) المتحكمة في المدخل الشمالي عبر قناة السويس، وكما أصبحت تهديداً يلقي بظلاله على أمن دول الخليج العربي البترولية المستفيدة من هذا الممر المائي تنقل نفطها وتجارته إلى العالم وورداً لها من مختلف دول العالم. ويمتد التهديد ليشمل دول العالم المختلفة التي تعتمد بصورة أساسية على نفط الخليج العربي^(١).

أذا لا تقتصر تهديدات القرصنة البحرية على طرق الملاحة المارة عبر خليج عدن إلى قناة السويس فحسب، وإنما تشمل أيضاً الطريق المار عبر الخليج العربي - رأس الرجاء الصالح، والذي لجأت ناقلات النفط من دول مجلس التعاون الخليجي إلى استخدامه بكثافة في الآونة الأخيرة لنقل النفط إلى الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية، حيث أصبح الإبحار في المياه الدولية حول القارة الإفريقية محفوفاً بالمخاطر، ولعل الدليل على ذلك قيام القراصنة باختطاف ناقلة النفط السعودية من المياه الدولية في المحيط الهندي، بعيداً عن السواحل الصومالية، كما أن عدم مواجهة عمليات القرصنة قد يدفع أصحاب السفن إلى إعادة توجيه سفنهم للمرور عبر رأس الرجاء الصالح، وما يعنيه ذلك من عواقب خطيرة على التجارة الدولية^(٢).

٢- التأثير السلبي على التجارة الدولية.

(١) أشرف سليمان غبريال، مشكلات القرصنة البحرية، ورقة مقدمة إلى مركز الدراسات الإستراتيجية والمستقبلية تحت عنوان "أمن البحر الأحمر" في ١٤ يناير ٢٠٠٩ ص.

(٢) عادل علي احمد و رضا علي إبراهيم، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية - الأسباب - التداعيات - سبل المواجهة والتوقعات المستقبلية، أفاق أفريقية المجلد التاسع العدد التاسع والعشرين ٢٠٠٩ ص ٤٣-٤٤.

تشكل القرصنة خطراً اقتصادياً كبيراً على دول المنطقة، ودول العالم قاطبة، حيث تتسبب في رفع كلفة أقساط التأمين، مما أدى إلى زيادة أسعار النقل البحري وهو بدوره ما يرفع من أسعار البضائع المنقولة، والذي يؤثر سلباً على التجارة الدولية، ويرجع ذلك في كون أن معظم دول العالم إن لم تكن كلها تعتمد بشكل كبير على القطاع البحري في تصدير واستير ونقل البضائع بينها، حيث يتم نقل نحو ٩٠٪ من التجارة العالمية بين الدول عن طريق البحر، ما يجعل ذلك القطاع أحد شرايين النمو الأساسية بالنسبة لغالبية دول العالم^(١).

وفي هذا الشأن يمكن القول بأن الزيادة الملحوظة في عدد الهجمات المسجلة في طول السواحل الصومالية وفي خليج عدن قد تسببت في وجود خسائر بالغة للتجارة الدولية وأن الأثر الاقتصادي للقرصنة على شركات الشحن والتأمين والدول كبير جداً، وأن كافة شركات الشحن الكبرى تقوم بالتأمين على سفنها وحمولاتها، وتتزايد نسبة الأقساط التأمينية عند المرور من قبالة سواحل الصومال وخليج عدن التي تعتبر أكثر المناطق خطورة من قبل شركات التأمين، وذلك وفقاً لتلك المخاطر التي قد تواجهها السفن في أن تختطف أو تحتجز.

وعلى صعيد الخسائر التي تتكبدها التجارة الدولية نتيجة تصاعد عمليات القرصنة قبالة سواحل الصومال وفي خليج عدن مؤخراً، زيادة تكاليف التأمين على كل رحلة بنحو ٢٠ ألف دولار تقريباً وهو ما أضاف نحو ٤٠٠ مليون دولار إلى تكاليف التأمين على السفن العابرة للخليج، البالغة نحو ٢٠ ألف سفينة في العام الواحد، وأن زيادة الأقساط التأمينية قد تزايدت مع دفع الفدية التي تسبب في خسائر كبيرة لشركات الشحن والدول التي تملك تلك السفن، ومن هنا يتم إجبار بعض من شركات الشحن إما لزيادة تكاليف الشحن أو اتخاذ طريق أطول (مما يعني زيادة في السفر والوقود) وباتباع أي من الطريقتين ستتأثر أسعار البضائع وذلك بالإضافة إلى الزيادة المتضخمة في أسعار الوقود وأن الدول الموجودة في القرن الأفريقي وشبه الجزيرة العربية والدول التي تمر تجارتها عبر خليج عدن هي التي تعاني من ارتفاع في تكلفة التجارة^(٢).

عملياً نجد رحلة السفن باستخدام خليج عدن، عبوراً بقناة السويس من دون توقف، تستغرق نحو ٢٥ يوماً في المتوسط، لكن في حال قررت السفن تجنب عمليات القرصنة، فإنه يتحتم

(١) عادل الصلوي، القرصنة في البحر الأحمر... أسبابها وتأثيرها في الملاحة الدولية.. ندوة لمكتب صحيفة "الخليج" الإماراتية بصنعاء، 2008/12/13 - al-tagheer.com/news7037.html

(2) Kiaist Mulugeta and Berouk Mesfin, on Human Security Issues in the horn of Africa " Piracy off the Somali coast, interoffice group, April. 2009. PP. 6-7

عليها تغيير مسارها والالتفاف حول القارة الأفريقية عبر طريق رأس الرجاء الصالح. ويقول الخبراء أن هذا الطريق البديل سيضيف ٤ آلاف كيلومتر إلى الرحلة أو ما بين ١٢-١٥ يوماً بتكلفة إضافية تتراوح ما بين ٢٠-٣٠ ألف دولار يومياً، وهو ما يعني أن تكاليف النقل سترتفع بنحو ٤٨%، وذلك لجميع السلع المنقولة بحراً وفي مقدمتها النفط ومشتقاته، كما أن زيادة متوسط ارتفاع الأمواج في معظم مناطق رأس الرجاء الصالح تمثل تهديدات طبيعية للسفن، ناهيك عن إمكانية تعرضها لعمليات قرصنة أخرى على السواحل الغربية لأفريقيا، خصوصاً عند السواحل النيجيرية^(١) التي تنشط في مياهها عصابات قرصنة قوية^(٢).

وفي حال استخدام خليج عدن تتوقف السفينة نحو ٣٨ يوماً في المتوسط كترانزيت، لكنها ما أن تغير مسارها إلى رأس الرجاء الصالح، فإنها ستضطر للتوقف نحو ٦٢ يوماً كترانزيت، أي أن فترات التوقف تزداد بنحو ٧٥%، ما يعني أن تكاليف التوقف إذا ما غيرت السفينة مسارها سوف تبلغ نحو ١٤٠ ألف دولار^(٣).

الشكل التالي رقم (١) يوضح الممر الملاحي لقناة السويس ورأس الرجاء الصالح



ولتوضيح طبيعة وحجم الآثار المترتبة على تحويل مسار السفن من قناة السويس إلى رأس الرجاء الصالح باستخدام مثال تطبيقي محدد، قامت إحدى الدراسات باتخاذ نموذج لسفينة تريد

(١) محمد سيف حيدر، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن: كشف حساب أولي، (تحرير) محمد سيف حيدر، في القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، (صنعاء: مركز البحوث والمعلومات وكافة الأنباء سبأ، ٢٠٠٩)، ص ص ٥٥-٥٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٥٥

الإبحار من مياه الخليج العربي إلى ميناء روتردام في أقصى بحر الشمال، ميناء روتردام هو أكبر ميناء في أوروبا، ويقع في مدينة روتردام، بهولندا، ولقد أسفرت هذه الرحلة الافتراضية عن الآتي:

أ. في حال مرت السفينة من قناة السويس، فإنها ستقطع مسافة قدرها ٦٤٣٤ ميلاً بحرياً، لكن المسافة هذه ستتضاعف إلى ١١١٦٩ ميلاً بحرياً في حال تم الالتفاف حول أفريقيا عبر رأس الرجاء الصالح.

ب. المدة التي تستغرقها الرحلة ستزيد من ٧٥ يوماً إلى ٩٥ يوماً.

ج. تكلفة الرحلة سترتفع بمقدار مليون دولار، من ٣ ملايين و ٧٥٠ ألف دولار في حال المرور من قناة السويس إلى ٤ ملايين و ٧٥٠ ألف دولار حال المرور عبر رأس الرجاء الصالح.

د. التيارات البحرية في منطقة رأس الرجاء الصالح لا تتحملها سوى السفن والناقلات العملاقة من الحجم الذي لم يكن اتساع وعمق المجرى المائي لقناة السويس يسمح بمروره أصلاً.

هـ. إن طول مدة الرحلة سيقال من عدد السفن المتاحة للتشغيل، لأن السفينة التي كان يفترض أن تصبح - بعد ٧٥ يوماً فقط - خالية وجاهزة لرحلة جديدة، لن تكون كذلك إلا بعد ٩٥ يوماً، أي بفارق زمني أكبر مقداره ٢٠ يوماً^(١).

وبالنظر إلى حجم تفاقم أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال و خليج عدن والمحيط الهندي، فمن الطبيعي تؤدي إلى تقويض التجارة وتعطيل حركة الملاحة البحرية العالمية، ولعل ذلك يرجع في كون أنه يمر يومياً تقريباً ٣٣ مليون برميل من النفط الخام عبر مضيق باب المندب إلى البحر الأحمر بما يساوي ٤% من الطلب العالمي على النفط، وفقاً لإحصاءات وزارة الطاقة الأمريكية، وأن هناك نحو ١٠% من إجمالي الشحنات البحرية العالمية سنوياً، يتضح مدى الخطر الذي تمثله عمليات القرصنة في هذه المنطقة. وفي واقع الأمر فإن تفكير بعض الشركات الملاحية في تغيير خطوطها الملاحية يواجه العديد من العقبات التي قد تجعل هذه الشركات تثريب قبل اعتماد مثل هذا الخيار، ومن أبرزها زيادة التكاليف^(٢).

ثانياً- التأثيرات السلبية لأعمال القرصنة على اقتصاديات الدول العربية المطلة على البحر الأحمر.

(١) محمد أبو الحديد، قناة السويس بين لزمة العالمية والقرصنة، الجمهورية، ديسمبر ٢٠٠٨.
(٢) القرصنة البحرية، www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/.../sec08.doc_cvt.htm

حينما نتناول مخاطر القرصنة على المصالح العربية، تكفي الإشارة إلى أن البحر الأحمر وخليج عدن يعد الطريق الوحيد لتجارة الدول العربية المظلة عليهما، كالأردن والسودان وجيبوتي، وهو طريق شديد الأهمية لتجارة كل من مصر والسعودية واليمن والصومال، رغم أن لكل منهما إطلالة على بحار غيره، كالبحر المتوسط بالنسبة لمصر، والخليج العربي بالنسبة للسعودية. ويطل كل من اليمن والصومال على المحيط الهندي، ولذلك أي خلل أو ارتباك في الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن يؤثر سلباً وبشكل واضح على الأمن الاقتصادي للدول العربية المظلة على البحر الأحمر أولاً، وثم العالمي^(١).

١- أهمية البحر الأحمر اقتصادياً للدول العربية المظلة عليه:

لا شك إن البحر الأحمر يمثل أهمية اقتصادية بالنسبة للدول العربية المظلة على، ويتضح ذلك في النحو التالي:

أ- مصر

لقد ارتبطت مصر ارتباطاً وثيقاً بالبحر الأحمر منذ فجر التاريخ عند بداية ظهور الدولة المصرية قبل ثلاثة آلاف سنة على الرغم من أن له إطلالة على البحر الأبيض المتوسط إلا أن البحر الأحمر يعتبر بمثابة الشريان بالنسبة للاقتصاد المصري، ويمثل عنصراً أساسياً واستراتيجياً لأي مشروع مرتبط بالمصالح القومية المصرية. ولعل مرور السفن عبر البحر الأحمر مروراً بقناة السويس له مردود اقتصادي، وإن إنتاج البترول ورحيله يقفان وراء الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر، وتعتبر منطقة خليج السويس من أهم المناطق لإنتاج النفط في مصر، وتمتد لمسافة طويلة ما بين مدينة السويس في الشمال والغردقة في الجنوب، وتعرف هذه المنطقة بحوض السويس، والذي يحتوي عدداً من الآبار ويمثل إنتاجها نحو ٩٠% من إجمالي الإنتاج المصري^(٢).

إن مصالح مصر الاقتصادية في البحر الأحمر لا تعتمد على إنتاج ونقل البترول فقط، ولكنها توسعت لتشمل اهتمامات أخرى، فقاع البحر الأحمر يكتنز ثروات معدنية تشمل معادن مختلفة، مثل الصوديوم والكالسيوم والمنجنيز والنحاس والحديد ومعادن أخرى. ويعتبر بعض

(١) جمال سلامة، الأبعاد الدولية لمشكلة القرصنة، وتأثيرها على أمن البحر الأحمر، دراسات شرق أوسطية،

العدد ٤٨، صيف ٢٠٠٩، ص ٢٣

(٢) محمد يوسف الجعيلي، قضايا التعاون في حوض البحر الأحمر وانعكاساتها على أمنه، (تحرير محمد

يوسف) دول مجلس التعاون الخليجي وأمن البحر الأحمر، الإمارات، مركز الخليج للأبحاث، ٢٠٠٤،

ص ٨٤.

الجيولوجيين المصريين بأن المعادن المغمورة في قاع البحر يمكن أن تمثل حلاً مناسباً لمشاكل مصر الاقتصادية. ولقد أوردت الدراسات أن جزيرة الزبرجد المصرية (*) والتي تبعد نحو ٥٥ كيلو متراً من رأس بنياس تُعتبر من أغنى الجزر في العالم، لأنها تحتوي حجر الزبرجد^(١).

ب- السعودية:

تبرز الأهمية الاقتصادية والتجارية والملاحية للمملكة السعودية في البحر الأحمر من خلال المواني التي تشكل أهمية استراتيجية للمملكة فهي من الدول المطلة على البحر الأحمر والذي يعتبر لها احد الشرايين الهامة البديلة لتصدير النفط ومنتجاتها بعيداً عن مواني التصدير على الخليج العربي في حالة حدوث إي إشكاليات في الخليج فهو منفذها الذي تطل بواسطته على العالم الخارجي وتمارس من خلاله تجارتها مع دول العالم^(٢).

إن الحديث عن الممرات البحرية في البحر الأحمر بالنسبة للسعودية يعني الحديث عن أهم الممرات البحرية المرتبطة بتأمين صادرات النفط الذي يعتبر المصدر الرئيسي لدخل السعودية إلى قارات العالم والتي بدورها يكون لها مردود اقتصادي.

ج- السودان:

تتبع أهمية البحر الأحمر بالنسبة للسودان في كونه المنفذ الوحيد لهذا البلد على العالم الخارجي، إذ أنه يعتبر الشريان الجنوبي لخطوط المواصلات البحرية، وهذا يضيف أهمية كبيرة للبحر الأحمر بالنسبة للسودان، حيث إن معظم الصادرات والواردات السودانية تحمل عبر السفن التجارية التي تمر في البحر الأحمر الشيء الذي يجعل البحر الأحمر ذو أهمية

(*) تقع جزيرة الزبرجد الصغيرة على ضفاف البحر الأحمر ضمن المياه الإقليمية المصرية وهذه الجزيرة غير معروفة لدى الكثير، ويقال أن هذه الجزيرة قد اكتشفت حوالي ١٥٠٠ سنة قبل الميلاد في عصر الفراعنة ولكن قصة اكتشاف أحجار الزبرجد ترجع إلى حوالي ٣٠٠ سنة قبل الميلاد حيث وجد بعض المكتشفين في هذه الجزيرة حجارة خضراء جميلة تتلألأ أمامهم فقاموا بأخذ كمية منها وتم عرضها على الملكة المصرية بيرينيس إحدى ملكات مصر القديمة فبدأت أعمال الحفر والتنقيب منذ ذلك الوقت في هذه الجزيرة .

(١) المرجع السابق ذكره، ص ٨٦.

(٢) عبد الرزاق بن سليمان، الأبعاد الجيوسياسية لأمن البحر الأحمر:

لحركة التجارة العالمية من وإلى السودان وهذا يضيف أهمية كبيرة للبحر الأحمر بالنسبة للسودان^(١).

د - اليمن:

استفادت اليمن اقتصاديا من البحر الأحمر قديما وحديثا - وذلك يرجع في كون اليمن يتمتع بموقع استراتيجي أضفي لمزايا عديدة، أهمها إشرافه بالكامل على بوابته الجنوبية مضيق باب المندب الذي يعتبر منفذ الملاحة من البحر الأحمر إلى المحيط الهندي، والعكس حتى قناة السويس، والبحر الأبيض المتوسط - قديما أعطاها هذا الموقع فرض الرسوم الجمركية لكونها تقع في طريق التجارة، وحديثا إن اهتمام اليمن بالبحر الأحمر نابع من أن الموانئ المطلة على هذا البحر هي المنفذ الوحيد للبلاد على العالم الخارجي، فميناء عدن والحديدة يدران مبالغ كبيرة من العملات الصعبة لصنعاء^(٢).

د - جيبوتي:

تقع جيبوتي في الجزء الشمالي الشرقي من القرن الأفريقي عند التقاء البحر الأحمر بخليج عدن ومضيق باب المندب، ومن هذا الموقع اكتسبت جيبوتي أهميتها الإستراتيجية، ويمثل ميناء جيبوتي الواقع على خليج تاجورا أهمية كبرى للاقتصاد الجيبوتي الذي يرتكز على الخدمات التي تقدمها من مينائها المفتوح، الموجود على خليج تاجورا، ومن عائد الخط الحديدي الذي يربطها بأديس أبابا بإثيوبيا^(٣).

وبناء على ما سبق يمكن القول بأن البحر الأحمر يمثل أهمية اقتصادية كبير بالنسبة للدول العربية المطلة عليه، في كونه ممر مائي تعبر منه صادرات الدول المطلة بالإضافة إلى عبور وأرادت دول المنطقة من والي جميع أنحاء العالم^(٤) وهو يعتبر أيضا معبرا رئيسيا لتصدير نفط الخليج إلى الأسواق العالمية نظرا لقربه من منابع النفط في الخليج العربي، ولا نتوقف أهمية البحر الأحمر الإستراتيجية على كونه ممر ملاحيا مهما فقط وإنما

(١) عاصم فتح الرحمن أحمد الحاج، أهمية البحر الأحمر الإستراتيجية للأمن الوطني السوداني: www.sudanile.com ١6٧١2010

(٢) محمود توفيق محمود، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، (الرياض، دار المريخ ١٩٨٣)، ص ٢٠٦

(٣) محمد يوسف الجعيلي، قضايا التعاون في حوض البحر الأحمر وانعكاساتها على أمنه، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٣

(٤) للمزيد في الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر للدول العربية، راجع بابر عبدالله الشيخ، نحو إستراتيجية عربية لمكافحة القرصنة، ورقة مقدمة في مؤتمر مكافحة القرصنة البحرية، ١٩-٢١ ديسمبر، ٢٠١١،

يضاف إلى ذلك وجود قناة السويس التي يعتبر دخلها من أهم موارد الدخل القومي لمصر، ولقد ازدادت الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر، وأصبحت أكثر وضوحاً، بعد افتتاح قناة السويس، حين فرض البحر الأحمر نفسه كشريان مهم للمواصلات بين الشرق والغرب، وقد تزايدت هذه الأهمية، بعد التقدم الكبير في التقنية الملاحية البحرية، وبعد توسيع قناة السويس وتعميقها، ما انعكس إيجابياً على تجارة الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، خاصة تجارة النفط^(١).

٢- التداعيات الاقتصادية للقرصنة:

مما لا شك فيه بأن القرصنة البحرية الواقعة قبالة سواحل الصومال وفي خليج عدن تهدد تجارة الدول المطلة على البحر الأحمر و التجارة العالمية أيضاً وذلك من خلال تهديدها للنقل البحري المرتبط باقتصاديات تلك الدول والاقتصاد العالمي، حيث يتم نقل أكثر من ثلاثة أرباع تجارة العالم بحراً فالنقل البحري مصدراً لا يستهان به من الدخل القومي ومؤثراً أساسياً في ميزان المدفوعات لأية دولة، فضلاً عن إسهامه في التنمية والنمو الاقتصادي، ويتضح تهديد القرصنة على اقتصاديات الدول العربية المطلة على البحر الأحمر في النحو التالي:

أ- تداعيات القرصنة اقتصادياً على مصر:

لعل التاريخ يذكر أن من أهم الأسباب التي ساهمت بفاعلية في انهيار دولة المماليك في مصر و الشام (١٢٥٠-١٥١٧م) هو اكتشاف طريق رأس الرجاء الصالح لمرور التجارة بالبحر حول أفريقيا، فقد فتنوا أهم مورد اقتصادي بتحصيل المكوس على التجارة المارة في مصر من شرق العالم إلى غربه. و لكن مع حفر قناة السويس و افتتاحها للملاحة عام ١٨٦٩م، عاد هذا المصدر الغني للدخل القومي لمصر من جديد^(٢).

تعتبر مصر من أهم الدول المطلة على البحر الأحمر والمتحكمة في منفذه الشمالي عبر قناة السويس التي تمثل دعامة كبرى في الاقتصاد المصري، لما لها من إيرادات عظيمة في موازنة الدولة والدخل القومي لمصر^(٣). وهي الدولة الأكثر استفادة اقتصادياً منه في دعم اقتصادها من خلال تحصيل الرسوم من السفن المارة في قناة السويس والذي يفوق دخلها منها

(١) المكافحة الاستراتيجية للبحر الأحمر والمتغيرات الإقليمية والدولية:

www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/.../sec04.doc_cvt.htm

(٢) قاسم زكي، القرصنة في الصومال وأمن مصر والمنطقة العربية،

<http://kenanaonline.com/users/KasemZakiAhmed/posts/118753>

(٣) ريهام البرير، القرصنة مصدر تهديد لمصالح مصر الاقتصادية، ورقة مقدمة في ندوة القرصنة البحرية

في الساحل الصومالي: الأبعاد والآثار، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد الرابع، ٢٠٠٨، ص ٢٠٧

٤.٦ مليار دولار سنوياً على دخلها من البترول، كما إن البحر الأحمر يعني الكثير لمصر في علاقاتها الاقتصادية والسياسية مع الدول المطلة عليه سواء العربية أو الأفريقية^(١).

إذ إن استمرار عمليات القرصنة واختطاف السفن وتهديد خط الملاحة البحرية أمام السواحل الصومالية، يهدد استثمارات سفن الصيد المصرية في المياه الدولية والتي يمكن أن تساعد في زيادة إنتاج مصر من الأسماك وخفض الأسعار، وفي هذا الشأن تشير البيانات إلى إن القرصنة تؤدي إلى مخاطر علي ٦٥٧٩٨ صيادا يمتلكون ١٦ ألف قارب صيد توفر ٢٨٩٠ فرصة عمل جديدة سنوياً والتي ارتفاع أسعار السمك والثروة السمكية نتيجة لتحمل تكاليف الفدية المدفوعة، وتكاليف إجراءات تأمين ملاحه الصيد^(٢) وتأثر عائدات البلاد من السياحة نتيجة أزمة القرصنة في ظل إبحار سفن الركاب السياحية عن المرور عبر قناة السويس واتجاهها إلى مناطق سياحية أخرى كما أن تهديدات القرصنة لخط الملاحة المصري إلى شرق وجنوب أفريقيا تضر ضرراً بالغاً بحجم وحركة الصادرات المصرية مع سوق شرق وجنوب أفريقيا، المعروف بالكوميسا^(٣) والكوميسا هي (السوق المشتركة لشرق وجنوب أفريقيا) وهي منطقة تجارة تفضيلية تمتد من ليبيا إلى زيمبابوي وتضم في عضويتها تسعة عشر دولة، مصر وجيبوتي وكنيا ومدغشقر ومالوي وموريشيوس والسودان وزمبيا وزيمبابوي^(٤)، حيث يقدر عدد المستهلكين فيه بأكثر من ٤٠٠ مليون نسمة.

وتشير بعض التقديرات إلى أن أعمال القرصنة في خليج عدن قد تؤدي في حال لم يوضع حد لها، إلى تقلص عائدات قناة السويس بحوالي ١.٥ مليار دولار، إذ اضطرت العديد من شركات الشحن إلى تغيير مسار سفنها إلى رأس الرجاء الصالح بدلاً من القناة المصرية التي تمر بها حوالي ٢٠ ألف سفينة سنوياً، وبمتوسط رسوم مرور يبلغ نحو ٢٥٠ ألف دولار للسفينة الواحدة.

وكانت التقارير قد أشارت إلى حدوث انخفاض في عوائد الحركة الملاحية بقناة السويس بنسبة ٢٩% منذ العام ٢٠٠٨، نتيجة انخفاض عدد السفن العابرة فيها بسبب أعمال القرصنة في خليج عدن وكذلك بتأثير الأزمة المالية العالمية. وأظهرت إحصاءات حديثة لهيئة

(١) يوسف المصري، الآثار القانونية لجريمة القرصنة البحرية، (القاهرة: دار العدالة، ٢٠١١)، ص ٩٣.

(٢) عاصم بسيوني، القرصنة في الصومال مؤامرة علي قناة السويس (القاهرة: دار الجمهورية للصحافة، ٢٠٠٩) ص ١٠٠

(٣) محمد سيف حيدر، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن : كشف حساب أولي، مرجع سبق ذكره، ص ٦٥.

(٤) كوميسا الموسوعة الحرة: www.a.r.wikipedia.org/wiki/

قناة السويس تراجع عائدات القناة خلال الربع الأول من العام ٢٠٠٩، مقارنة مع ذات الفترة من العام ٢٠٠٨، إذ بلغ عائد القناة خلال يناير، وحتى شهر مارس ٩٦٢.١ مليون دولار مقابل مليار و ٢٣٨.٨ مليون دولار خلال نفس الفترة من العام ٢٠٠٨ كما شهد شهر يونيو ٢٠٠٩ انخفاض عائدات القناة بما مقداره ٣٤٢.٤ مليون دولار، بعد أن كانت ٤٧٩.٤ مليون دولار في الشهر نفسه من العام ٢٠٠٨.

وقد وصل عدد السفن المارة في قناة السويس، التي تشكل أرباحها حوالي ٢٠% من ميزانية مصر وزهاء ٥% من إجمالي الناتج القومي المصري، إلى ١٤٣٩ سفينة في شهر مارس ٢٠٠٩ بعد أن كان عددها وصل إلى ١٦٩٩ سفينة في ذات الشهر العام ٢٠٠٨، أي بنسبة انخفاض قدرها ١٥%^(١).

يمكن تلخيص تأثير القرصنة على الاقتصاد والأمن الوطني المصري والنقاط التالية:

١- تهديد السفن المصرية العابرة في المنطقة كما حدث عند اختطاف السفينة المصرية قبالة السواحل الصومالية، في الرابع من سبتمبر ٢٠٠٨ وما تلاها من اختطاف عدة سفن أخرى. إبحار سفن الركاب السياحية عن المرور عبر قناة السويس واتجاهها إلى مناطق سياحية أخرى^(٢).

٢- ستتأثر الملاحة في قناة السويس بارتباط الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن، لأنهما امتداد للقناة، إذ لا بد أن تمر السفن العابرة لقناة السويس بالبحر الأحمر، إما قبل العبور أو بعده، ومن ثم فإن دخل مصر من القناة يتأثر بما يحدث من قرصنة في البحر الأحمر وقناة السويس، إذا عدنا إلى احتمال الانتقال إلى طريق رأس الرجاء الصالح، فإن أثره على دخل قناة السويس يمكن أن يكون كبيراً. وكذلك علي اليمن والصومال^(٣).

٣- التأثير المباشر على دخل قناة السويس (ثاني دخل لمصر بعد السياحة) وذلك في حالة هروب التجارة البحرية العالمية إلى طريق رأس الرجاء الصالح لكونه يعتبر ممراً ملاحياً آمناً، ولعل ذلك يتضح من خلال تراجع دخل قناة السويس بنسبة ١٠% خلال شهر واحد، حيث حققت في سبتمبر ٢٠٠٨ نحو ٤٦٩.٦ مليون دولار مقابل ٤٦٣.٥ في أكتوبر من نفس العام

(١) محمد سيف حيدر، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن : كشف حساب أولي، مرجع سبق ذكره، ص ٦٧.

(٢) أشرف سليمان، البحر الأحمر في خطر الإرهاب البحري والقرصنة، القاهرة، مجلة الأهرام الاقتصادية، ص ٤٥.

(٣) إبراهيم خليل إبراهيم، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، مرجع سبق ذكره، ص ٢٢٣

نتيجة أعمال القرصنة، كما تراجعت عائدات قناة السويس في الربع الأول من هذا العام ٢٠٠٩ بسبب الأزمة المالية والقرصنة إلى نسبة ٣٠% ^(١)

٤- عرقلة التنمية في مصر لعلاقتها مع اليابان والصين والهند وكوريا الجنوبية ^(٢).

وبناء على ما سبق من تداعيات للقرصنة على الاقتصاد المصري، يمكن القول في حالة استمرار أعمال القرصنة قبالة السواحل الصومالية وفي خليج عدن تؤدي إلى مخاوف من إغلاق القناة، في هذا الشأن قد حذر تقرير عن مركز أبحاث (شاتام هاوس) البريطاني المتخصص في السياسة الخارجية من احتمالات إغلاق القناة بسبب تصاعد أعمال القرصنة في خليج عدن التي قد تؤدي إلى توقف مسار الرحلات التجارية العالمية عبر القناة، وكما أفاد استغريز بأن نحو ١٦ ألف سفينة تبحر عبر خليج عدن سنوياً وأن حوالي ١٢ سفينة و٤٥٩ فرداً من أصقما مازالوا محتجزين حتى ٢٠٠٨. ويضرب القرصنة بدفع فدية مائة عالية مقابل إطلاق سراحهم، وقد ينتهي الأمر بأن تفضل شركات الملاحة الانصراف عن خليج عدن وقناة السويس والاتجاه نحو رأس الرجاء الصالح، وفي ذات السياق أكد نواب برلمانيون مصريون أن قناة السويس تشهد بالفعل أزمة حقيقية بسبب أعمال القرصنة قد تصل تداعياتها إلى الاقتصاد المصري كله، إذ أن إيرادات القناة تشكل الجزء الأهم من الدخل القومي ^(٣).

ب- تداعيات القرصنة اقتصادياً على اليمن:

إن كل الدلائل المتوافرة تبين بأن اليمن، وهي الدولة الأقرب إلى الصومال من خارج منطقة القرن الأفريقي، تأتي على رأس قائمة المتضررين الإقليميين من تفاقم أعمال القرصنة الصومالية، ولعل ذلك يرجع إلى قربها الجغرافي من مسرح عمليات القرصنة الصوماليين، إذ أنها تشرف على مضيق باب المندب، ولديها ١٦٠٠ كيلو متر من سواحلها المطل على خليج عدن والمحيط الهندي، و ٦٠٠ كيلو متر من سواحلها المطل على البحر الأحمر، وتبلغ مساحة منطقتها الاقتصادية البحرية ٥٨٤.٠٠٠ كيلو متر مربع مع موانئها الأساسية في عدن والحديدة والمكلا، وبذلك تعد اليمن أكبر دولة بحرية في الجزيرة العربية فإنها تتحمل

(١) عبد الناصر منصور، أمن البحر الأحمر في خطر الإرهاب البحري والقرصنة البحرية، مجلة الأهرام الاقتصادية، ١٩ يناير ٢٠٠٩، ص ٤٦.

(٢) إبراهيم خليل إبراهيم، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب، مرجع سبق ذكره، ص ٢٢٣.

(٣) عاصم بسيوني، القرصنة في الصومال مؤامرة على قناة السويس، مرجع سبق ذكره ص ١٠٣-

مسئوليات أكبر من الآخرين وهذا ما يجعلها عرضة لضغوط شتى ويحملها أعباء هائلة سياسية وأمنية واقتصادية قد لا تطيقها في هذه المرحلة العنصرية^(١).

ومن الآثار المباشرة لأعمال القرصنة الصومالية في خليج عدن ومضيق باب المندب، أنها هددت بشكل مباشر حركة الملاحة الدولية في البحر الأحمر الذي يعد ممراً مائياً شديد الأهمية لحركة النقل البحري وحركة التجارة العالمية، وهو ما أثر في حركة مرور السفن الأجنبية إلى الموانئ اليمنية وموانئ باقي دول المنطقة. وحسب التقديرات الرسمية، فإن حركة وصول السفن الأجنبية إلى الموانئ اليمنية تناقصت منذ الربع الأخير من عام ٢٠٠٨، وتراجعت إيرادات ميناء الحاويات في شهر مارس من عام ٢٠٠٩ بنسبة ١٠% وذلك انعكس بطبيعة الحال على حجم الإيرادات السنوية التي تحققها الموانئ اليمنية وباقي دول المنطقة مقابل تقديم الخدمات، والتزويد بالوقود، والمياه، والغذاء للسفن العابرة^(٢).

ومن جانب آخر أدت أعمال القرصنة إلى زيادة الأعباء على الاقتصاد اليمني من خلال تسببها برفع تكلفة التأمين على سفن الشحن التجارية العابرة لخليج عدن من قبل شركات الشحن البحري الدولية بمعدل ١٠-٢٠ ضعفاً وزيادة أجور النقل والشحن عبر هذا الخط الملاحي بنسبة ٣٠% مما أدى بعدد من شركات الشحن وناقلات النفط إلى تغيير خط سيرها إلى رأس الرجاء الصالح بدلاً عن البحر الأحمر وقناة السويس، وهذا بدوره أدى إلى ارتفاع أسعار السلع والبضائع القادمة إلى الموانئ اليمنية عبر خليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي، وتالياً حرمان المواطنين اليمنيين من ميزة الانخفاض النسبي للسلع.

وبالنظر إلى تراجع الطلب على البضائع وارتفاع تكاليف التأمين على السفن في مجال النقل على طول البحر الأحمر وصولاً إلى قناة السويس، إضافة إلى انخفاض أسعار الوقود عالمياً، فإن ذلك أدى - كما أشرنا سابقاً - إلى تجنب كثير من السفن المرور عبر خليج عدن واختيارها بدلاً من ذلك الالتفاف حول أفريقيا عبر رأس الرجاء الصالح، الأمر الذي جعل حركة مرور السفن الأجنبية وارتدادها للموانئ اليمنية تتأثر بشكل ملحوظ، إذ بدأت في التناقص منذ الربع الأخير من عام ٢٠٠٨ وواصلت تراجعها خلال العام ٢٠٠٩ ولذلك

(١) عايش علي عواس، اليمن ومواجهة القرصنة البحرية في خليج عدن : السياسات المتخذة وأوجه القصور، قراءات، العدد ١٠٦، يونيو ٢٠٠٩، ص ١٢.

(٢) خالد أحمد رماح، القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني: المظاهر والإبعاد والإشكاليات ،

قراءات ، العدد ١٠٦ يونيو ٢٠٠٩ ص ص ٨٥-٨٦.

انخفضت مناولة الحاويات والبضائع في الموانئ اليمنية، جراً عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالي وخليج عدن بنسبة تراوحت بين ١٠ و ١٥% ابتداءً من عام ٢٠٠٨ وصولاً إلى عام ٢٠١٠ وفي هذا الشأن وذكر تقرير حديث لمؤسسة موانئ خليج عدن أن حركة السفن الوافدة إلى الميناء تراجعت في الربع الأول من ٢٠٠٩ بمعدل ١٥% وبلغت ٣١٩ سفينة مقارنة بـ ٣٧٠ سفينة خلال الفترة ذاتها من العام ٢٠٠٨^(١).

وفي ذات السياق، يواجه قطاع الصيد اليمني تهديداً مزدوجاً من القراصنة والسفن العسكرية الأجنبية في نفس الوقت، حيث ذهب عدد من الصيادين اليمنيين ضحية لإطلاق النار من السفن العسكرية الأجنبية نتيجة للاشتباه الخاطي، حيث تشير التقديرات إلى تراجع الإنتاج السمكي في البلاد بنحو ٥٠% خلال الفترة الماضية، وهي نسبة مرشحة للارتفاع في ظل استمرار تدهور الأمن البحري

ومن ناحية أخرى أيضاً حملت عمليات القرصنة المتزايدة قبالة الشواطئ اليمنية البلاد مزيداً من الأعباء الاقتصادية والأمنية، لاسيما في جانب دعم والتجهيزات البحرية والتي بلغت تكاليفها، بحسب المعطيات الحكومية، أكثر من ١٥٠ مليون دولار. دفعت اليمن جلها من خلال تمويل حكومي ذاتي نظراً لضالة حجم المساعدات الدولية المقدمة في هذا المجال^(٢).

ج- تداعيات القرصنة اقتصادياً على الصومال

إن تنامي ظاهرة القرصنة قبالة سواحل الصومال وفي المياه الإقليمية الصومالية، لاشك ستلقي بظلاله سلباً على الأوضاع الاقتصادية في الصومال وذلك نظراً لفقر وعجز ومحدودية الإمكانيات الذاتية وتقلص الخيارات في التعامل مع القرصنة التي أخذت تستنزف البلاد اقتصادياً وأمنياً وتسهم متضافرة مع عوامل أخرى، ويمكن رؤية آثار أعمال القرصنة على الصومال من عدة زوايا لعل أهمها:

أنها تعمل على تغذية ودعم الصراع الداخلي، وتعمل أيضاً على عرقلة وإعاقة تقديم المساعدات إلى الصومال ووفقاً لبرنامج الغذاء العالمي فإن الصومال تحتاج إلى ما يقارب من ١٨٥ ألف طن من المساعدات الغذائية سنوياً حيث يعتمد على تلك المساعدات حوالي مليون ونصف نسمة وأن هناك حوالي ٩٠% من تلك المساعدات يتم تقديمها بحراً وأن اختطاف

(١) محمد سيف حيدر، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن : كشف حساب أولي، مرجع سبق ذكره، ص ٧١-٧٢.

(٢) محمد سيف حيدر، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن: كشف حساب أولي، مرجع سبق ذكره، ص ٧١-٧٢.

السفن التي تحمل تلك المساعدات عادة ما يؤدي إلى إيقاف تلك المعونات الغذائية التي تعرض حياة الشعب الصومالي للخطر.

ومن ناحية آخر فإن القرصنة تجعل الصومال منطقة غاية في الخطورة اقتصادياً حيث أنها لا تشجع على إقامة شركات تجارية أو إقامة أي مشروعات استثمارية، وتعمل أيضاً على خفض عائدات الموانئ والأموال المتاحة لاقتصاد الصومال المتدهور إلى جانب مساعدتها على خفض دخل المجتمعات التي تعتمد على عائدات الموانئ وتساهم أيضاً في تضخم العملة كنتيجة للتدفقات الكبيرة الداخلية للعملة الأجنبية التي يحصل عليها القراصنة.⁽¹⁾

د- تداعيات القرصنة اقتصاديا علي السودان:

ومن الآثار المباشرة لأعمال القرصنة قبالة السواحل الصومال في خليج عدن ومضيق باب المندب، أنها تعيق بشكل مباشر حركة الملاحة الدولية في البحر الأحمر الذي يعد ممراً مائياً شديد الأهمية لحركة النقل البحري وحركة التجارة العالمية، وهو ما أثر في حركة مرور السفن الأجنبية إلى الموانئ السودانية وموانئ باقي دول المنطقة.

إن بعض التقديرات توضح أن استمرار أعمال القرصنة في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عند خليج عدن، يؤثرتها المتصاعدة الحالية، قد تجعل هذا البلد واحداً من أكبر المتأثرين بتبعاتها كون البحر الأحمر يمثل المنفذ الوحيد لحركة الواردات والصادرات السودانية،

وما يقارب من ٩٠% من قوافل السودان وتجارته تأتي من الصين والهند والخليج العربي وغيرها من المناطق . وحتى تصل إلى الموانئ السودانية لابد أن تمر بخليج عدن والبحر الأحمر، حيث ينشط القراصنة، وهذا ما يهدد بحدوث هزة اقتصادية تتخللها موجة غلاء في الأسواق الداخلية. فضلاً عن تسببها بارتفاع تكاليف الشحن والحماية البحرية كما هو الحال في بلدان المنطقة الأخرى المتضررة من عمليات القرصنة في خليج عدن.

كما لا يخفي بعض المسؤولين السودانيين توجسهم من أن تؤدي عمليات القرصنة إلى تكبد القطاع النفطي في البلاد خسائر اقتصادية، كون معظم ناقلات النفط تخرج من السودان ليتم تصديرها عبر البحر الأحمر إلى السوق الآسيوية ودول في شرق أفريقيا، وفي حال استمرت القرصنة في خليج عدن فإن ذلك سيؤدي إلى رفع تكلفة نقل النفط، ناهيك عن أن

(1) Kiaist mulgeta and Berouk Mesf in, on Hunan security Issues in the Horn of Africa "piracy off the Somali coast. op. cit., PP. 6-7

عملية الشحن ستأخذ مدة زمنية أطول في حال تمت عن طريق رأس الرجاء الصالح، وهو ما سيؤدي بدوره إلى ارتفاع ثمنه^(١).

أدأ إن ممارسة أعمال القرصنة قبالة سواحل الصومال وخليج عدن من الطبيعي تعيق حركة الملاحة في البحر الأحمر سوء عبر المدخل الشرقي أو المدخل الجنوبي وهذا بدوره يؤثر سلباً على حركة السفن من إلى الموانئ السودانية، وذلك في كون إن البحر الأحمر يُعتبر منفذ السودان الوحيد إلى الخارج، وأي مساس بأمنه سوف يجعل السودان دولة مغلقة، الأمر الذي سوف ينعكس سلباً على الاقتصاد السوداني، وحسب التقديرات الرسمية، فإن حركة وصول السفن الأجنبية إلى الموانئ السودانية تناقصت منذ الربع الأخير من عام ٢٠٠٨، وتراجعت إيرادات ميناء الحاويات في شهر مارس من عام ٢٠٠٩ بنسبة ١٠% وذلك انعكس بطبيعة الحال على حجم الإيرادات السنوية التي تحقّقها الموانئ السودانية وباقي دول المنطقة مقابل تقديم الخدمات، والتزويد بالوقود، والمياه، والغذاء للسفن العابرة.

٥- تداعيات القرصنة اقتصادياً على جيبوتي:

لاشك إن عمليات القرصنة المنتشرة قبالة الساحل الصومال وفي البحر الأحمر تؤثر بشكل واضحاً في عمل وحركة أهم الموانئ الواقعة في محيط المياه الإقليمية الصومالية وخليج عدن والبحر الأحمر. ففي جيبوتي مثلاً يمثل البحر الأحمر المنفذ الرئيسي والوحيد لصادرات وواردات وإي ارتباك في الملاحة يكون له تأثير مباشر على الاقتصاد الجيبوتي، حيث تأثرت حركة الموانئ في جيبوتي خلال الفترة السابقة أبداً من مطلع عام ٢٠٠٨ عند اشتدت حده عمليات القرصنة قبالة الساحل الصومالي بل امتدّا تالي البحر الأحمر، بنسبة ٥٠% في بلد يعتمد اقتصاده على البحر، ويصرح المسؤولون الجيبوتيون بأن "القادم سيكون أخطر" في حال لم يتدخل المجتمع الدولي بشكل أقوى للجم نشاط القراصنة الصوماليين وشركاءهم الإقليميين.

٦- تداعيات القرصنة اقتصادياً على السعودية:

تعتبر المملكة العربية السعودية إحدى الدول العربية المطلّة على البحر الأحمر، والذي يعتبر بالنسبة لها أحد الشرايين الهامة لتصدير النفط ومنتجاتها، وكما يعتبر البحر الأحمر بديل عن موانئ التصدير الواقعة على الخليج العربي.

(١) محمد سيف حيدر، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن: كشف حساب أولي، مرجع سبق

وفي ظل المتغيرات والظروف الدولية الراهنة أبدى كثير من السعوديين تخوفهم على أمن المملكة واقتصادها واستثماراتها من تطور عمليات القرصنة في البحر الأحمر. وأشار الكثير إلى أن نفط المملكة المصدر عبر البحر الأحمر ومشاريع تحليه المياه ومستلزمات عملية التنمية التي يتم استيرادها عبر موانئ المملكة على البحر الأحمر مهددة، من عمليات القرصنة الواقعة قبالة السواحل الصومال وفي خليج عدن عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر^(١).

وقد شكلت القرصنة في البحر العرب وخليج عدن وبحر الأحمر كابوساً مزعجاً للسعودية ودول الخليج، فالقرصنة يقومون بالاعتداء على ناقلات النفط التي تعتبر المصدر الرئيسي لدخل السعودية ودول الخليج، ولعل ما حدث من خطف ناقلة النفط السعودية العملاقة في شهر نوفمبر من عام ٢٠٠٨م والتي تصل طاقتها الاستيعابية إلى ربع مليون برميل من النفط الخام لهو خير دليل. كما أن القرصنة قاموا بأعمال الاعتداء على السفن المحملة بالمواد الغذائية اللازمة لتلك الدول هذا ما يعنى تهديداً الأمن الغذائي لدول الخليج كما أن القرصنة عملت على خفض الاستثمارات القادمة من البحر وعلى مشاريع تحليه المياه^(٢).

ز - تداعيات القرصنة اقتصاديا علي الأردن:

لا شك أن أعمال القرصنة البحرية التي انتشرت مؤخراً قبالة السواحل الصومال وفي خليج عدن أخذت تنعكس على حركة الملاحة والبواخر الداخلة والخارجة من وإلى خليج العقبة شأنه شأن باقي الموانئ الموجودة في المنطقة، وتظهر بعض معالم ذلك التأثير من خلال ارتفاع أجور الشحن والتأمين على المرور بخليج عدن وقد انعكس هذا على المستوردين من ميناء العقبة، الذين زادت عليهم التكاليف رغم الانخفاض العام على أجور الشحن بسبب الأزمة المالية العالمية، وفيما يقلل آخرون من مدى تأثر العقبة بهذه الأعمال، مشيرين إلى أن "التأثير محدود جداً"، بخاصة للبواخر التي تدخل العقبة وليست الخارجة، حيث إن الخط البحري بالدخول يختلف عن الخط البحري الذي في الخروج، وما بين هذا وذاك فإن الأردن يقوم حالياً باتصالات عالمية تهدف إلى معالجة هذا الوضع وإحكام السيطرة البحرية على هذه المنطقة. ويؤكد المدير التنفيذي لنقابة وكلاء الملاحة البحرية، الكاتب محمد الدلابيح، إن هناك

(١) سمير العبدلي، تأثير القرصنة الصومالية في البحر الأحمر وتداعياتها على الأمن القومي العربي، http://hargeisawy.blogspot.com/2010_01_01_archive.html

(٢) الجبور، القرصنة في خليج عدن وأثارها على الأمن القومي العربي ونموذجاً (اليمن) algaaboob.blogspot.com/2011/11/blog-post_28.html

اتصالات عالمية أردنية لمعالجة ظاهرة القرصنة في خليج عدن وإحكام السيطرة البحرية على هذه المنطقة.

وأكد بأنّ هذا يأتي في ظل انعكاس ظاهرة القرصنة في عدن على خليج العقبة، مشيراً أنّ "ظاهرة القرصنة تشكل خطراً على جميع البواخر الداخلة والخارجة من وإلى العقبة عن طريق خليج عدن، حيث إنّ العقبة جزء من المنطقة التي تتأثر حالياً بأعمال القرصنة شأنها شأن المناطق الأخرى^(١)، ومع أنّ تأثير عمليات القرصنة في تجارة الأردن تبدو، حتى الآن على الأقل في حدودها الدنيا إلى أنّ البلاد قد تتكبّد خسائر فادحة في حال تفاقمّت هذه الظاهرة الإجرامية بصورة خطيرة في السنوات القادمة ولم يتم السيطرة عليها، وبحيث تسفر عن توقف حركة البواخر المارة عبر قناة السويس، وهو ما سيجرّب عليه، حينها ارتفاع التكاليف ووجود صعوبة في عمليات تصدير البضائع والمواد الخام الأردنية. خمسة مائة ألف نسمة التي يتم تصديرها إلى الهند. ومن ناحية أخرى، قد يؤدي ذلك إلى رفع الشركات رسوم التأمين على البواخر الداخلة والخارجة من وإلى خليج العقبة بما ينعكس سلباً على أجور النقل البحري من وإلى الأردن مستقبلاً^(٢).

وبناء على ما تقدم يمكن القول إنّ هجمات القراصنة أثرت بشكل أو بآخر وبصورة متفاوتة الأبعاد على معظم الدول المطلة على البحر الأحمر. وذلك يرجع في كون إنّ بعض الدول المطلة على البحر الأحمر ليس لديها أي منفذ آخر بل إنّ البحر الأحمر هو المنفذ الوحيد له، وهذا إلى جانب الدول ذات المنفذ الآخر مع البحر الأحمر، وإذ ما تصاعدت هجمات القراصنة بشكل كبير في المستقبل، وأجبرت جميع السفن على تغيير مسارها من خليج عدن إلى طريق رأس الرجاء الصالح فإن الدول ذات المنفذ الواحد ستكون أكثر تضرراً نتيجة إلى الركود في الموانئ وتناقص الاستثمار البحري، ولا شك إنّ انحراف السفن عن خط سيرها الاعتيادي لاتخاذ مسارات بعيدة عن مناطق القراصنة يترتب عليها زيادة في استهلاك الوقود ومن ثمّ زيادة تكاليف النقل، فعلى سبيل المثال تحويل ناقلة تتجه من السودان إلى الولايات المتحدة الأمريكية إلى رأس الرجاء الصالح

(١) سماح بيبرس، خبراء القرصنة في خليج عدن تؤثر على ميناء العقبة، صحيفة الغد، ١٤ يناير ٢٠٠٩، الموقع: www.alghad.com/?news=388804

(٢) سماح بيبرس، القرصنة على السواحل الصومالية تلقي بظلالها على ميناء العقبة، صحيفة الغد، ٣٠ أبريل ٢٠٠٩، الموقع: www.alghad.com/?news=414436

بدلاً من قناة السويس يضيف حوالي ٢٧٠٠ ميل تقريباً لكل رحلة^(١). وفي إطار الحديث عن تداعيات القرصنة الاقتصادية، نجد زيادة أقساط التأمين نتيجة اتخاذ الخطوط المعتادة، فارتفاع تكاليف التأمين يرغم بعض الشركات إلى الإبحار من حول جنوب أفريقيا بدلاً من قناة السويس طلباً للسلامة. وإلا فإن الشركات الملاحية سوف تضطر إلى تحمل تكاليف إضافية للتأمين. تقدر الزيادة في تكاليف تأمين خطر الحرب لحوالي ٢٠,٠٠٠ سفينة تعبر خليج عدن يمكن أن يصل إلى ٤٠٠ مليون دولار^(٢).

المراجع

الكتب والدوريات

١- إبراهيم خليل إبراهيم، القرصنة البحرية في الساحل الصومالي وباب المندب أسبابها وانعكاساتها ومعالجتها: (القاهرة: دار الكتب القانونية، ٢٠١٢).

٢- أشرف سليمان غبريال، مشكلات القرصنة البحرية، ورقة مقدمة إلى مركز الدراسات الإستراتيجية والمستقبلية تحت عنوان "أمن البحر الأحمر" في ١٤ يناير ٢٠٠٩.

٣- أشرف سليمان. البحر الأحمر في خطر الإرهاب البحري والقرصنة، القاهرة، مجلة الأهرام الاقتصادية

٤- بابكر عبدالله الشيخ، نحو إستراتيجية عربية لمكافحة القرصنة، ورقة مقدمة في مؤتمر مكافحة القرصنة البحرية، ١٩-٢١ ديسمبر، ٢٠١١،

٥- جمال سلامة، الأبعاد الدولية لمشكلة القرصنة، وتأثيرها على أمن البحر الأحمر، دراسات شرق أوسطية، العدد ٤٨، صيف ٢٠٠٩،

٦- خالد أحمد رماح، القرصنة الصومالية كتهديد للأمن القومي اليمني: المظاهر والإبعاد والإشكاليات، قراءات، العدد ١٠٦ يونيو ٢٠٠٩

٧- عبد الناصر منصور، أمن البحر الأحمر في خطر الإرهاب البحري والقرصنة البحرية، مجلة الأهرام الاقتصادية، ١٩ يناير ٢٠٠٩،

(1) Department of Transportation- United States of America, "Economic impact of piracy in the Gulf of Aden on Global Trade", 2008.

(2) Lloyd's List, "Piracy could add \$400 m to owners' insurance cover costs", Nov. 2008.

٨- عادل علي احمد و رضا علي إبراهيم، القرصنة البحرية قبالة السواحل الصومالية - الأسباب-التداعيات-سبل المواجهة والتوقعات المستقبلية، أفاق إفريقية المجلد التاسع العدد التاسع والعشرين ٢٠٠٩،

٩- عاصم بسيوني، القرصنة في الصومال مؤامرة علي قناة السويس(القاهرة: دار الجمهورية للصحافة، ٢٠٠٩)

١٠- عايش علي عواس، اليمن ومواجهة القرصنة البحرية في خليج عدن : السياسات المتخذة وأوجه القصور، قراءات، العدد ١٠٦، يونيو ٢٠٠٩،

١١- محمد سيف حيدر، الاقتصاد السياسي للقرصنة البحرية في خليج عدن: كشف حساب أوني. (تحرير) محمد سيف حيدر. في القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي، (صنعاء: مركز البحوث والمعلومات وكافة الأنباء سبأ، ٢٠٠٩)

١٢- محمد يوسف الجعيلي، قضايا التعاون في حوض البحر الأحمر وانعكاساتها علي أمنه، (تحرير محمد يوسف) دول مجلس التعاون الخليجي وامن البحر الأحمر، الإمارات، مركز الخليج للأبحاث، ٢٠٠٤

١٣- محمود توفيق محمود، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، (الرياض، دار المريخ ١٩٨٣)

١٤- ريهام البرير، القرصنة مصدر تهديد لمصالح مصر الاقتصادية، ورقة مقدمة في ندوة القرصنة البحرية في الساحل الصومالي: الأبعاد والآثار، مجلة العلوم الاجتماعية، العدد، الرابع، ٢٠٠٨.

١٥- نائلة شرف، ظاهرة القرصنة الصومالية في خليج عدن والمحيط الهندي: الجذور والتقنيات والأفاق، (تحرير) محمد سيف حيدر في القرصنة البحرية في خليج عدن والمحيط الهندي التهديد والاستجابة، (صنعاء: مركز البحوث والمعلومات وكافة الأنباء سبأ، ٢٠٠٩).

١٦- يوسف المصري، الآثار القانونية لجريمة القرصنة البحرية، (القاهرة: دار العدالة، ٢٠١١)

17- Kiaist Mulugeta and Berouk Mesfin, on Human Security Issues in the horn of Africa “ Piracy off the Somali coast, interoffice group, April. 2009.

18- Department of Transportation- United States of America, “Economic impact of piracy in the Gulf of Aden on Global Trade”, 2008

19- Lloyd's List, "Piracy could add \$400 m to owners' insurance cover costs", Nov. 2008.

شبكة المعلومات الدولية

- ١- الجبور، القرصنة في خليج عدن وأثارها على الأمن القومي العربي ونموذجاً (اليمن) algaboob.blogspot.com/2011/11/blog-post_28.htm
- ٢- عادل الصلوي، القرصنة في البحر الأحمر... أسبابها وتأثيرها في الملاحة الدولية.. ندوة لمكتب صحيفة "الخليج" الإماراتية بصنعاء، - al-tagheer.com/news7037.html - 2008/12/13
- ٣- عبد الرزاق بن سليمان، الأبعاد الجيوسياسية لأمن البحر الأحمر: www.abuhall27.maktoobblog.com/761/
- ٤- عاصم فتح الرحمن أحمد الحاج، أهمية البحر الأحمر الإستراتيجية للأمن الوطني السوداني: ١6٧\2010 www.sudanile.com
- ٥- محمد ابوالحديد، قناة السويس بين لازمة العالمية والقرصنة، الجمهورية، ديسمبر ٢٠٠٨.
- ٦- سماح بيبرس، خبراء القرصنة في خليج عدن تؤثر علي ميناء العقبة، صحيفة الغد، ١٤ يناير ٢٠٠٩، الموقع: www.alghad.com/?news=388804
- ٧- سماح بيبرس، القرصنة علي السواحل الصومالية تلقي بظلالها علي ميناء العقبة، صحيفة الغد، ٣٠ ابريل ٢٠٠٩، الموقع: www.alghad.com/?news=414436

